Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Carpeta Nº 2678 de 2017

Versión Taquigráfica N° 1523 de 2018

MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS VÍCTOR ROSSI

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS

TERMINAL FLUVIO MARÍTIMA

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 18 de abril de 2018

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Martín Tierno.
MIEMBROS:	Señores Representantes Mario Ayala, Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Washington Marzoa y Adrián Peña.
ASISTEN:	Señores Representantes Gustavo Da Rosa, Omar Lafluf y Constante Mendiondo.
INVITADOS:	Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi; Gustavo Fernández, asesor; Alberto Díaz, Presidente de la ANP; Juan José Domínguez, Vicepresidente y Juan Curbelo, Director.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno). Habiendo número, está abierta la reunión.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee:)

SEÑOR DE LOS SANTOS (Oscar). Quiero informar a la Comisión que me llegó una invitación de Buquebus, para la inauguración de una planta de energía solar en la terminal de Buenos Aires. Como no sé si el resto de los compañeros la recibieron, quería que lo supieran.

SEÑOR PRESIDENTE. A mí también me llegó de manera personal la misma invitación que al diputado De los Santos, pero la Comisión no ha recibido ninguna invitación formal.

(Ingresa a Sala el señor ministro de Transporte y Obras Públicas acompañado por autoridades de la Administración Nacional de Puertos)

——La Comisión da la bienvenida al señor ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi; al presidente de la ANP, ingeniero Alberto Díaz; al vicepresidente de la ANP, Juan José Domínguez; al director, vocal, Juan Curbelo; y al asesor del ministro, Gustavo Fernández.

El año pasado la Comisión ya había acordado con el ministro esta comparecencia para 2018 a efectos de hablar del proyecto de ley que hoy comenzamos a tratar junto con las autoridades que nos visitan, que se encuentra en el Repartido Nº 870, "Terminal Fluvio Marítima. Enajenación de padrones N° 6.177 y 7.751, ubicados en el predio con frente a la Rambla Costanera Sur de Montevideo, conocido como "Predio Mauá", que cuenta con media sanción de la Cámara de Senadores.

El segundo punto del orden del día también está vinculado a la Administración Nacional de Puertos, con nota remitida por el diputado Olaizola.

Comenzamos con proyecto relativo a la terminal fluviomarítima.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Tal como habíamos quedado, estamos aquí.

El asunto al que se refiere el presidente es una iniciativa privada, presentada hace un par de años, cuyo objetivo es la construcción de una terminal de pasajeros en la zona contigua al actual Dique Mauá para el transporte que une Montevideo con Buenos Aires.

Actualmente la terminal es administrada por la ANP y funciona en el Puerto de Montevideo. En la medida en que la actividad portuaria y la circulación de carga vienen creciendo, su ubicación genera cada vez más dificultades, porque para acceder a la terminal debe cruzarse la línea de comunicación entre distintas áreas de transporte de carga, que manejan los distintos operadores del Puerto.

Si bien la terminal se encuentra en buenas condiciones de funcionamiento, la posibilidad de que se desarrollara en otro punto de la costa existe desde hace mucho tiempo. En su momento se analizaron distintos puntos de la costa; hasta se había estudiado la posibilidad de profundizar en algunas otras zonas, como alternativas que pudieran jerarquizar el cumplimiento del servicio y favorecer la dinámica de Montevideo.

Además, la propuesta coincidió con el planteo de un posible desarrollo en la terminal de Buquebus, empresa que hoy realiza de manera casi exclusiva la conexión de pasajeros entre Buenos Aires y Montevideo, pero que no es exclusiva para la conexión de Buenos Aires con el resto del país, porque en Colonia trabajan otras empresas. Se proponía desarrollar un importante emprendimiento con la intención de modernizar y ampliar la terminal en Buenos Aires, a pocos metros de Plaza de Mayo. Por lo tanto, el inversor privado se interesó en la posibilidad de ubicar una terminal de pasajeros, con una serie de servicios anexos, en la zona contigua al Dique Mauá, que también quedaba a pocos cientos de metros de la Plaza Independencia.

Los proyectos que se presentaron en una iniciativa privada incluyen los servicios necesarios para la atención de pasajeros, un emprendimiento hotelero que en buena medida es parte del ancla de financiamiento del proyecto y dos o tres niveles de estacionamiento que son muy importantes para el funcionamiento de la terminal, con los que no cuenta la actual terminal. Son muy importantes para esa zona de Montevideo que tiene vocación para ser lugar de estacionamiento de quienes desarrollan actividades en la zona céntrica de la capital.

Se trata de un proyecto ambicioso, que implica una inversión importante, porque hay que hacer escolleras de protección para procurar dar condiciones de operación a los barcos en los muelles que también tendrán que construirse. Para construir los muelles con una profundidad adecuada es necesario rellenar y avanzar sobre el Río de la Plata, ampliando la superficie general. Entonces, buena parte de las obras civiles a desarrollarse estarían sobre terrenos que hoy son propiedad del Estado.

Durante el proceso se han realizado muchos intercambios, análisis y estudios de alternativas. Nosotros creímos que era un proyecto de interés, bueno para Montevideo y también para el desarrollo del transporte fluvial. Después de estudiar los predios y en acuerdo con la correspondiente Dirección del Ministerio de Vivienda, Desarrollo Social y Medio Ambiente, la Intendencia de Montevideo, la Dirección de Hidrografía y la ANP, contestamos de manera afirmativa, porque consideramos de interés el proyecto.

Ahora estamos en la etapa en la que hay que reunir todos los elementos y precisar el proyecto, para poder realizar el llamado a concurso público definitivo. El ofrecimiento se hará sobre la base de lo que queremos y necesitamos. Tendrá posibilidad de participar el dueño de la iniciativa privada con un pequeño premio, dentro de los márgenes que habilita la ley , pero también estará abierto a la posibilidad de que haya otros interesados que puedan ofertar y participar del concurso.

Para hacer posible el proyecto en general, en esa etapa surge la necesidad de que las obras civiles que se están promoviendo puedan ubicarse en esos padrones, transfiriendo la propiedad definitiva de esos dos padrones que mencionó el presidente, al particular, en canje por las importantes obras, tanto de escollera, muelles y área portuaria, que pasarían a ser administradas por la Administración Nacional de Puertos, y que serían de propiedad del Estado.

Creo que las dudas que se generaron durante todo este tiempo se han ido salvando. Inclusive, el proyecto

original que nosotros enviamos tuvo algunos ajustes, fundamentalmente en el artículo 6º, para reafirmar por si acaso lo que tenía que ser una operación que solo quedaría cerrada una vez que estuvieran terminadas todas las obras y efectivizadas todas las inversiones comprometidas por parte del actual privado. Está dicho en los primeros cinco artículos, pero en el 6º se confirma sin ningún margen de dudas. Solo se podrá concretar esta permuta, esta transferencia, esta enajenación, si se desarrollan las obras tal como están definidas por el particular, y esas obras muelles, puerto, protecciones portuarias y de territorio pasan a manos del Estado. Solo en ese caso.

Por lo tanto, creemos que si el proyecto avanza como es la aspiración, está todo garantizado. Si hubiese alguna dificultad, los padrones seguirán siendo propiedad del Estado, como hasta ahora.

El proyecto agrega algunas cosas que ustedes ya conocen, pero que voy a mencionar. Por ejemplo, en algún momento se había hablado de hacer un museo del tiempo por parte del Ministerio de Educación y Cultura. Ese museo se llevará adelante ahora, en el edificio que ya existe en esa zona, que tiene una torre con un reloj muy atractivo y característico de la época. Será reciclado lo que vendrá muy bien y mantenido por el inversor durante todo el período de la concesión.

Por otra parte, si bien en los subsuelos se construirán estacionamientos, por encima se va a mantener un poco el perfil de la rambla portuaria. Los jardines que se hagan y la plazoleta que está enfrente serán mantenidos por el inversor, pero será jurisdicción de la Intendencia de Montevideo. Los espacios públicos continuarán funcionando como tales.

No sé si todos lo conocen, pero se puede hacer un paseo en la escollera Sarandí hacia la punta. Ahora, en las escolleras que se harán para proteger el amarre de embarcaciones también se va a habilitar un paseo que, por cierto, va a ser muy atractivo, porque permitirá ver Montevideo desde el Río de la Plata y también desarrollar actividades de recreación.

De concretarse este proyecto, será una expresión de Montevideo creciendo; brindará servicios y jerarquizará toda la zona de influencia.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel). Damos la bienvenida a la delegación.

Creo que es muy importante poder tratar este tema con la seriedad y responsabilidad con que lo están haciendo el ministerio y la ANP.

Este proyecto tiene su historia reciente, pero se ha ido modificando para dotarlo de garantías importantes para la ciudadanía, la Administración Nacional de Puertos y también el privado que hará una inversión muy importante, de más de US$ 100.000.000…

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Bastante más.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel). Por suerte nosotros tenemos una rambla que es propiedad de todos los montevideanos, con concesiones comerciales a determinados espacios públicos. Espero que por lo menos esa histórica política que ha mantenido la Intendencia de Montevideo en sus diferentes administraciones de distintos partidos, pueda mantenerse.

En realidad yo soy más hincha de los procesos de concesión de obra pública, pero entiendo que es muy importante dotar de seguridades jurídicas que permitan un retorno económico a quien va a hacer una inversión muy cuantiosa. Creo que también es importante destacar que este proyecto se ha ido modificando y que se ha ido generando una serie de garantías, capaz que hasta más exigentes, para poder dar por lo menos determinada seguridad tanto a aquellos que están a favor y han trabajado mucho para que salga, como a quienes entienden que tiene una serie de pormenores.

En términos generales, me gustaría saber para tener una opinión calificada en ese sentido cuál es la posición y la visión de la Administración Nacional de Puertos con respecto a la salida de uno de los principales operadores de transporte fluvial y de pasajeros de una terminal que hoy está ocupando la empresa Buquebús, qué beneficios le puede brindar esto y qué problemas le puede originar.

Después recibiremos a la propia Intendencia de Montevideo y seguramente también a las autoridades municipales y a las autoridades que tienen que ver con el patrimonio por una serie de cuestiones que no son menester de este Ministerio.

SEÑOR AYALA BARRIOS (Mario). Me parece realmente fantástica esta iniciativa. Creo que Montevideo precisa obra de esta dimensión que transforme a una zona de la ciudad para que se pueda aprovechar un espacio público como ese, modernizarlo y darle mejores servicios. En la medida en que se den las garantías del debido proceso y sea transparente, creo que hay que aplaudirla e incentivarla porque es buena para el país, para Montevideo y para la gente. Además, sin duda nos traerá oportunidades porque va en el sentido de tener mayores atractivos turísticos.

Dejo constancia de nuestro apoyo a este tipo de iniciativas porque las veo realmente favorables para el país.

SEÑOR PRESIDENTE. Según consta en la versión taquigráfica de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, tenemos algunos números por lo que dicen, fueron brindados por el ingeniero Franco,

director Nacional de Topografía referidos al costo de las obras de abrigo, de la construcción de escolleras, de los muros de la ribera, de rellenos y de dragado. Aparte de estos montos, nos gustaría saber de cuánto sería la inversión de quien fuera el adjudicatario de la licitación.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Se conocen los valores de otras obras similares; el cálculo preliminar se tiene. Los elementos que nosotros manejamos ubican la inversión total por encima de los US$ 100.000.000; reitero: por encima de los US$ 100.000.000.

Tal vez la interrogante respecto al valor definitivo esté en las características finales que va a tener el proyecto, en general, y el proyecto hotelero en particular, que depende mucho de la mano del arquitecto que finalmente culmine la obra.

Digo esto porque si bien el proyecto fue presentado en la iniciativa privada acá lo tenemos , en los distintos contactos a través de este tiempo fue ganando terreno tal vez la intendencia maneje mayor detalle la contratación del estudio de arquitectura Foster, británico, uno de los más prestigiosos del mundo inclusive, Foster estuvo en Montevideo hace relativamente poco tiempo , y si se concretara un proyecto de esas características sería una obra que podría tener un valor todavía mayor.

Sobre eso, que sea todo lo más posible y todo lo que el inversor pueda asegurar, hay que ver cuál es el respaldo para desarrollar tamaño financiamiento. Hemos hablado con los inversores insistiendo en la necesidad de que, llegado el momento, tendrán que mostrar el respaldo como para poder llevar adelante la iniciativa, y las respuestas siempre han sido positivas y optimistas. Pero el valor de lo que es necesario construir, solo de obra, para la protección de la zona del muelle nuevo y del puerto implica una inversión muy importante. No me animo a decir cuál es el valor final del hotel o de las instalaciones, pero solamente hacer la escollera para proteger la zona que tiene más de mil metros , realizar el relleno, el muelle y desarrollar el área de servicios garantiza una inversión por encima de los US$ 100.000.000.

Así que tenemos que manejarnos con prudencia, pero es una inversión muy importante para Montevideo.

SEÑOR DÍAZ (Alberto). Nuestra posición es favorable a que se mueva la terminal, en particular, por el lugar físico que hoy ocupa. Si esta terminal estuviera en una punta del puerto, quizás la posición no sería la misma. Hoy, se encuentra de alguna manera vulnerando la seguridad del puerto, es decir, entra mucha gente a la terminal por la puerta de un puerto comercial. Nos viene muy bien que eso se haga en forma independiente; nos viene bien que esta actividad se realice bajo otro marco de seguridad independiente de las actividades comerciales.

Por otra parte, la dársena que queda libre tiene algún fin propuesto por nosotros, al que trataremos de darle forma final cuando culminemos el plan maestro, pero el traslado está alineado con el desarrollo futuro del puerto.

El puerto de Montevideo es la segunda puerta de entrada o la tercera, si contamos los puentes después de Colonia y está moviendo cerca de quinientos mil pasajeros, un valor importante, pero a su vez provoca distorsión a la salida de estos pasajeros y a la entrada, cuando viene el barco en el resto de la actividad y en la circulación.

Como presidente de la Administración Nacional de Puertos como ciudadano, aún más encuentro bastantes puntos positivos a que la ubicación sea en otro lugar; esto no nos complicaría sino al revés, nos beneficiaría para ordenar la operación comercial del resto del puerto. Y más aún porque, como está planteado, vamos a seguir teniendo responsabilidad sobre estas instalaciones y sobre la actividad, nosotros y también el Ministerio, porque esta es una línea de transporte regulada por horarios, nivel de prestación y otras condiciones que no se ponen en riesgo por trasladar la terminal.

SEÑOR PRESIDENTE. Con respecto a este punto, en la próxima sesión vamos a recibir a las autoridades como se planteara y que reiteró el señor diputado Caggiani.

Se pasa a considerar el segundo punto del orden del día. El señor diputado Olaizola envió una nota con una serie de temas relacionados con la operativa de la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Creemos que es importante mantener este intercambio de opiniones y de información entre la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas y los organismos que tienen a su cargo la actividad portuaria del país.

En el mes de noviembre pasado planteamos a la Comisión la necesidad de convocar al Ministro y al Directorio de la Administración Nacional de Puertos, en un escenario donde el Puerto de Montevideo afrontaba problemas importantes en lo que tiene que ver con la operación de la carga paraguaya. Era un escenario de conflicto, de atrasos, de problemas operativos, que motivó, inclusive, la presencia de altas autoridades paraguayas en nuestra capital manteniendo contactos a diversos niveles, con autoridades de Gobierno, autoridades portuarias, operadores privados y donde se manifestó preocupación por importantes demoras que, en algunos casos, llegaron a veinte días, en la carga y descarga de embarcaciones en el Puerto de Montevideo.

No es necesario hablar de la especial importancia que reviste para el Puerto de Montevideo, para la escala

de un país pequeño, como Uruguay, mantener la carga paraguaya en los altos niveles en los que se ha manejado en los últimos años. Además, Paraguay viene creciendo en su actividad como país, con lo cual todas las expectativas indican que va a tender a manejar más carga que la que maneja en la actualidad.

Posteriormente, se fueron incorporando otros temas que también motivaron este intercambio. Por un lado, me gustaría saber la opinión del ministro y del Directorio de la Administración Nacional de Puertos acerca de las alternativas en torno al puerto Capurro, por el retraso importante que lleva la iniciación de sus obras; por otro, si existe intención de que la ANP financie el cien por ciento del viaducto en la rambla portuaria que va a permitir el pasaje de la vía del tren que llevará las cargas de UPM hacia Paso de los Toros. Asimismo, desearía que se realizaran algunas consideraciones sobre el plan maestro que se anunció hace algunos días y también formular preguntas puntuales sobre la actividad portuaria y algunas disposiciones que la pueden afectar, que están en el candelero en estos días.

Voy a empezar por las preguntas referidas al puerto pesquero Capurro: es público y notorio que pasaron más de dos años de la firma del contrato entre la ANP y el consorcio Teyma Lavigne Chediak, veintidós meses desde la firma del acta de inicio de obras, cuatro meses desde que la ANP rescindió el contrato y, a partir de ese momento, a fin de año, se rescindió el contrato y enseguida se dejó en suspenso la rescisión del contrato, tenemos entendido que mediante un par de decisiones de la ANP. Entonces, llama la atención que una decisión importante como es la rescisión de un contrato de este porte, enseguida se haya dejado en suspenso y que después se haya vuelto a prorrogar su suspensión temporal.

Quiero saber cuáles fueron los motivos que llevaron a tomar esas decisiones por parte de la Administración Nacional de Puertos, por qué se rescindió y después se dejó en suspenso la rescisión, en qué situación se encuentra el contrato al día de hoy y cuáles fueron las causas que provocaron esa importante demora en poner en marcha estas obras.

También me gustaría que se me informara si se va a continuar con el contrato, si van a existir penalizaciones al consorcio contratista y si este consorcio ya ha solicitado la autorización ambiental previa ante el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente para realizar las obras que estamos mencionando. A su vez, saber si el retraso de la construcción del puerto Capurro puede dilatar el proceso de construcción de la terminal portuaria de celulosa y obras afines para la nueva planta de UPM y, en caso afirmativo, me gustaría conocer en cuánto tiempo se estima esa demora.

Por otra parte, desearía conocer dónde va a ser el lugar de disposición de los barros contaminados del dragado para el acceso a Capurro, si va a ser en la zona donde se disponen los barros de los dragados habituales, si hay una zona especial prevista, y si hay autorización de la Dinama o ese organismo tiene una opinión en este sentido.

En lo que tiene que ver con la construcción de los accesos al puerto pesquero Capurro, hace tres años el Ministerio de Transporte y Obras Públicas contrató a la consultora Iceacsa para que trabajara en torno a las recomendaciones en torno a lo que debe ser un acceso acorde a un puerto de esas características. Esa consultoría terminó su trabajo hace más de dos años, entonces quiero preguntar al ministro y a las autoridades de la ANP cuál es el monto estimado de las obras de los accesos al puerto Capurro, cuál es la situación actual del proceso de construcción de accesos, si hay previstas expropiaciones, si se ha elaborado un proyecto de ingeniería, si está previsto un llamado a licitación para las obras a ese respecto y, en caso de que la construcción del puerto Capurro finalice antes que las de los accesos, cuáles serían las medidas que tomaría el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para mitigar los problemas de tránsito que se generarán con la puesta en funcionamiento de ese puerto pesquero.

Además, me gustaría saber si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha dispuesto que la ANP financie en un cien por ciento el costo de construcción de los accesos al puerto Capurro, o cuál va a ser la vía de financiación.

En lo que tiene que ver con el fondo de la obra del puerto pesquero Capurro, deseo conocer si la Administración Nacional de Puertos y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en algún momento evaluaron alternativas de inversión menos onerosas para manejar este sector de la pesca.

Es claro que hay que trasladar la operación de la pesca que hoy se encuentra en el muelle Mántaras del Puerto de Montevideo por las obras para la terminal de celulosa. De todas maneras, todos sabemos que la pesca está atravesando dificultades muy importantes. Hay una declaración del presidente de la ANP, ingeniero Díaz, en el diario El País, del 18 de febrero de 2017 del año pasado , donde dice que el puerto Capurro no se justificaría si se tuvieran en cuenta los ingresos de la pesca y las actividades que ella genera. Entonces, queremos preguntar si se analizaron otros posibles asentamientos u obras para un puerto pesquero de un costo menor que igual pueda llevar adelante esa actividad, acorde a las necesidades que ese sector genera en la actualidad.

En el mismo sentido, queremos saber cómo viene el tema de la posible futura aplicación del artículo 116 de la rendición de cuentas de 2016, que se votó el año pasado en este Parlamento y que, de aplicarse, podría

afectar a varios sectores, entre ellos al de la pesca.

Hay sectores como el del arroz o el del sector automotriz los barcos Ro Ro, que trasladan los automóviles que podrían sufrir una afectación importante si se aplica esta medida. Ha habido distintas instancias.

Hoy el señor ministro de Trabajo y Seguridad Social está trabajando en una instancia de negociación en torno a este tema. Sabemos que hay preocupación de amplios sectores en torno a la aplicación de esta medida.

También queremos saber si hay intención de que una medida de este tipo se incluya en los posibles cambios a la ley de puertos del año 1992. Queremos tener información acerca de cómo viene eso. Sabemos que hasta el 30 de abril estará en suspenso. Tenemos información de que el Poder Ejecutivo haría uso de la prórroga que tiene hasta el 30 de junio, pero queremos saber si cuentan con alguna información más acerca de qué medidas se van a tomar en torno a esta decisión que se incluyó en la rendición de cuentas del año pasado.

Queremos aclarar que estamos de acuerdo con que los trabajadores portuarios perciban un salario bueno por su tarea como todos los trabajadores , pero también es cierto que, comparado con los otros, el sector portuario paga bastante bien, y también es cierto que muchas de las operaciones y las cadenas logísticas hoy están en franca competencia con países y otros puertos que las captan o pretenden captarlas. Entonces, Uruguay tiene que tomar actitudes muy sensatas y muy realistas en torno a estos temas, porque estamos en un período de competencia muy grande por la captación de las cargas regionales y Montevideo no es ajeno a esa competencia.

El 16 de diciembre de 2016 hicimos un pedido de informes sobre una noticia que había surgido en cuanto a la posible construcción de un puerto pesquero privado chino. Había trascendido que la compañía ShanDong BaoMa podría llevar adelante un emprendimiento pesquero en la zona oeste de Montevideo.

Queremos saber si eso ha tenido alguna evolución o simplemente fue un trascendido que no siguió adelante y si, de llevarse a cabo, podría complicar la actividad del puerto Capurro.

En lo que tiene que ver con la construcción del viaducto en la rambla portuaria, quiero dejar constancia de que conozco la posición del director Curbelo, que ha sido discorde. Él fundamentó en el ámbito adecuado, en el directorio de la Administración Nacional de Puertos, su posición en torno a la financiación por parte de la Administración Nacional de Puertos del viaducto de la rambla portuaria.

Nosotros creemos que este viaducto, que está básicamente en la jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad la rambla portuaria es jurisdicción de dicha dirección , debería financiarse por otra vía.

La Administración Nacional de Puertos podría contribuir con una parte, con la parte interna del puerto, pero no nos parece correcto asignar a la Administración Nacional de Puertos la responsabilidad de financiar una cifra que nos gustaría chequear con ustedes, pero se hablaba de US$ 130.000.000 ó US$ 140.000.000, que sería el costo de estas obra. No nos parece que la Administración Nacional de Puertos tenga que financiarlo, cuando además nos parece que es bastante discutible la competencia que tiene para asumir ese costo.

El artículo 190 de la Constitución de la República establece: "Los Entes Autónomos y los Servicios Descentralizados no podrán realizar negocios extraños al giro que preceptivamente les asignen las leyes, ni disponer de sus recursos para fines ajenos a sus actividades normales".

Por lo tanto, para nosotros, claramente, esta obligación que se ha impuesto a la Administración Nacional de Puertos de financiar el viaducto de la rambla portuaria está ajena a sus competencias y está violando el artículo 190 de la Constitución de la República.

En torno a este tema, queremos saber en qué etapa está la construcción del viaducto en la rambla portuaria; cuál sería la fecha de esa nueva licitación; el monto de la inversión; si se piensa resolver con viaductos secundarios al principal los cruces en el recinto portuario, entre el tráfico de camiones y el ferrocarril; si algunas afectaciones que se van a hacer, por ejemplo, la afectación a la concesión de la empresa Lobraus, supone costos adicionales, y cuáles serían los costos adicionales que derivarían de estas decisiones.

También queremos saber si la circulación de entrada y salida de camiones a la terminal Cuenca del Plata va a ser por el viaducto o si lo van a hacer a través del recinto portuario, en el nuevo acceso norte del puerto.

Asimismo, nos gustaría saber si se ha verificado la nueva circulación de camiones adentro del recinto portuario para evitar que haya congestionamientos o se vean afectadas actividades o áreas de distintos operadores portuarios.

En cuanto a la financiación propiamente dicha, que es lo principal acerca de lo cual estamos preguntando, ¿cuál es la justificación que esgrime el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para que la Administración Nacional de Puertos financie el cien por ciento del viaducto? Además, tenemos entendido que está pidiendo un préstamo a Fonplata, así que no es solo con fondos propios, sino que se está endeudando a futuro para pagar esta obra.

También es cierto que la rambla portuaria en los hechos es una avenida principal de Montevideo. Los congestionamientos en la rambla portuaria no son por los camiones de la Administración Nacional de Puertos. Son, básicamente, de autos, porque, en los hechos, opera como un bulevar de Montevideo.

Queremos saber si, en algún caso, se consultó a la Intendencia de Montevideo en el sentido de hacerla partícipe de estas obras, ya que la Intendencia de Montevideo va a ser una natural beneficiaria de las obras que van a derivar del acceso al puerto de Montevideo.

Hay un tema que nos preocupa especialmente. Se está hablando de un aumento de tarifas por parte de la Administración Nacional de Puertos. Queremos saber si hay algo de eso o no es así.

Nosotros hemos estado evaluando el costo que tiene la agenda de obras que se está previendo muchas son obras propias de la Administración Nacional de Puertos y otras, como la que recién decíamos, son muy discutibles, por lo menos en cuanto a su financiación total y vemos que la Administración Nacional de Puertos tendrá que hacer una inversión del orden de los US$ 500.000.000 en obras.

Mirando por arriba los costos que se están manejando, la obra del Muelle D son US$ 80.000.000.

En cuanto al puerto Capurro, en un principio se habló de US$ 90.000.000, pero actualizados pueden ser US$ 120.000.000

La obra del viaducto costará US$ 130.000.000 o más.

Las obras secundarias del viaducto pueden estar en el orden de los US$ 30.000.000.

Los accesos al puerto Capurro costarán entre US$ 30.000.000 y US$ 50.000.000.

El módulo de la pesca nacional todavía no está previsto, pero la obra del puerto Capurro preveía un módulo nacional y otro internacional: US$ 70.000.000. Entonces, estamos hablando de un total de US$ 500.000.000.

Queremos saber si hay una previsión para estos gastos, si la Administración Nacional de Puertos realmente tiene espaldas para soportar estos gastos o estos gastos que tendrá que enfrentar en los próximos años supondrá una desfinanciación del organismo. Lo decimos, porque está muy presente el tema de Ancap, que asumió inversiones en empresas colaterales que todos sabemos cómo terminaron y los costos que tuvieron para la empresa y para la sociedad.

Entonces, nos parece peligroso lo advertimos a tiempo que la Administración Nacional de Puertos, que en los últimos años ha ido teniendo una administración bastante prolija de sus números y, por lo que tenemos entendido, ha venido aportando al Estado uruguayo parte de sus utilidades , en este momento se pretenda endeudar en una cifra que el organismo no pueda responder en condiciones adecuadas y de futuro quede endeudado a niveles que compliquen su propia actividad y que, además, encarezcan el comercio exterior uruguayo, porque de las tarifas que cobra la Administración Nacional de Puertos, básicamente el 80% y el 20% lo paga el comercio exterior y los barcos. Entonces, claramente, las tarifas que paga el comercio exterior están asociadas a los ingresos de la Administración Nacional de Puertos.

Ese es un tema que nos preocupa en serio: que estas inversiones de la Administración Nacional de Puertos o algunas de ellas que creemos que no tiene porqué hacer la Administración Nacional de Puertos termine teniendo como consecuencia un encarecimiento del comercio exterior uruguayo, tanto de la exportación como de la importación y que, de una forma o de la otra, termine repercutiendo en el uruguayo común, en el consumidor.

También queremos plantear la pérdida de contenedores paraguayos, que son en realidad el motivo originario de esta convocatoria.

El último año, debido a los problemas que relatamos al comienzo de esta exposición operativos, de costos , las cargas paraguayas que operaban en el puerto de Montevideo pasaron de 34% a 40%. Esa es la realidad al día de hoy.

Paralelamente, Argentina ha cambiado la actitud que había tenido durante los gobiernos de Kirchner y Fernández, de obstaculizar la operativa portuaria uruguaya, a través de disposiciones como la recordada Resolución Nº 1.108 de noviembre de 2013, y ha pasado a competir. Había derogado esas resoluciones que complicaban la operación uruguaya, pero ha pasado a competir agresivamente por la captación de cargas regionales y, especialmente, por la captación de cargas paraguayas.

En Argentina hay una política de Estado de captación de cargas regionales y una política de Estado de mejora de los costos y de la competitividad a nivel portuario. Dicha política está respaldada por el propio presidente de la República Argentina, el ingeniero Macri. Todo el equipo que trabaja en el área portuaria no les voy a hablar de algo que conocen está en sintonía y apoyado por el presidente argentino para que sus puertos tengan un desarrollo y una actividad crecientes.

A nosotros nos preocupa ver una actitud proactiva en Argentina en torno a estas actividades y a la captación de cargas que en los últimos años estaban operando en los puertos uruguayos. Vemos decisión, vemos una política clara de captación de cargas y vemos una actitud proactiva.

De este lado, vemos demoras, vemos problemas que persisten en el tiempo y vemos una actitud reactiva

frente a los problemas. No vemos que se esté liderando en torno a mejorar estos problemas, sino que se está actuando cuando aparece el problema o cuando los actores se quejan de que los problemas existen y piden soluciones

Eso fue lo que pasó en noviembre o diciembre del año pasado con las cargas paraguayas en Montevideo.

Queremos saber cuáles son las acciones con carácter permanente que está tomando el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Administración Nacional de Puertos para favorecer la operación de la carga paraguaya en Montevideo, recuperar la carga perdida en los últimos tiempos y que no siga adelante la tendencia a perder las cargas paraguayas, que son tan importantes para la escala de nuestro país en esta materia.

Argentina ha bajado tarifas de algunos contenedores en sus puertos y ha hecho mejoras a la operación de los camiones en el puerto de Buenos Aires.

En este momento, está en tratativas a fin de generar una estación naval para la carga paraguaya, que va a facilitar la operación de esas cargas en el puerto de Buenos Aires y va a evitar el trasiego y la movilización de cargas entre distintas terminales.

Asimismo, ha tenido mejoras en un organismo que, tradicionalmente, era de los más complicados para los paraguayos, que era la aduana. Han tratado de superar los problemas que les generaba la carga paraguaya y lo vienen haciendo con éxito.

Entonces, nosotros queremos saber si hay conciencia del riesgo que estamos teniendo de perder este tipo de cargas y el riesgo que supone para el puerto de Montevideo, que hoy es un puerto hub regional, pero que puede terminar siendo un puerto feeder, un puerto local, un puerto de segunda categoría en la región.

En lo que tiene que ver con el plan maestro, queremos consultar acerca de la consultoría que se llevó adelante por parte de la Fundación Valenciaport.

Esa fundación prevé tres escenarios como hipótesis de trabajo: un escenario pesimista, un escenario medio y un escenario optimista.

Si nosotros vemos los distintos escenarios, la verdad es que, cuando vamos al escenario pesimista, nos preocupa bastante las hipótesis que se manejan allí; muchas de ellas se están verificando en la realidad o se pueden verificar a corto plazo. Entre ellas: no se fijan precios máximos empresariales para el servicio al contenedor y se producen altos costos en la cadena logística del contenedor en el puerto de Montevideo; no se provee una zona de amarradero en zonas abrigadas para barcazas; hay una mejora aduanera y administrativa en Buenos Aires; existe mayor eficiencia y mejores precios en nuevas terminales de Buenos Aires; se ha constatado una pérdida progresiva, entre 2019 y 2022, de los trasbordos de Paraguay que pasan mayoritariamente a Buenos Aires, y, en ese escenario, se prevé a Montevideo como puerto feeder.

Ellos hacen un estimativo de que Montevideo movería 697.000 TEUs en 2020 y 657.000 TEUs en 2025, teniendo en cuenta que el año pasado el señor presidente de la Administración Nacional de Puertos me podrá corregir estuvimos en el entorno de los 930.000 TEUs en Montevideo. Entonces, creemos que el escenario es muy complicado.

No vamos a entrar en lo que es la actividad de Nueva Palmira, que se viene complicando en forma notoria. Hay una nueva terminal en Rosario, que está captando granos, además de los problemas climáticos que ha habido este año, que ha traído dificultades a nuestros países básicamente en la cosecha de soja , pero también tenemos un problema de captación. Si hoy uno visita Nueva Palmira, la verdad es que dista mucho de lo que fue el puerto en los últimos años, con muy poca operación de barcos.

De los 4.000.0000 de toneladas exportadas por Paraguay, tenemos la información de que solo 320.000 toneladas pasaron por Nueva Palmira y que en las últimas semanas este puerto no ha recibido buques de ultramar, sino solo operaciones esporádicas de barcazas.

En cuanto a la posible modificación de la ley de puertos, nos gustaría saber cuáles serían los cambios que están estudiando para esta ley tan importante, que ha llevado a un desarrollo fundamental a los puertos uruguayos. ¿Está previsto modificar los plazos de las concesiones y de las autorizaciones y establecer precios máximos?

Por último, nos queremos referir al tema de que en el último trimestre se anunció un movimiento de carga de madera importante que hubo en enero, pero se ha bajado el tráfico de contendores en más de un 9%, si comparamos el acumulado enero marzo de 2018 con el mismo período del año pasado.

Entonces, queríamos saber si tienen esas mismas cifras y cuál es su opinión en torno a estos temas que venimos planteando.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Creo que la forma en que se ha planteado esta comisión es un buen ejemplo de porqué nosotros insistimos en la necesidad de que se nos hagan llegar los temas con anticipación, a los efectos de dar respuestas, ahorrándonos tiempo a todos y aportando respuestas precisas y concretas.

Me gustaría disponer del trabajo en el cual se inspiró el señor diputado, porque eso me permitiría,

inclusive, ordenar el proceso de respuesta, porque vamos a esperar que la versión taquigráfica nos permita ver, globalmente, una densidad de asuntos que se han ido enlazando unos con otros, algunos que debo reconocer que estaban anunciados en el título, pero otros que la verdad es que podríamos ordenar.

Voy a solicitar al presidente Díaz que procure avanzar en las respuestas y comentarios sobre todos los temas que le sean posibles responder y sobre algunos de ellos después voy a procurar hacer precisiones, dado que hay algunos que no son de la estricta jurisdicción de la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR DÍAZ (Alberto). No pude anotar todas las preguntas vinculadas con el puerto Capurro, pero creo que podré responder la mayoría, por ejemplo, en qué se encuentra el proyecto, las demoras, las razones que fundamentaron las resoluciones del Directorio, y algunas consideraciones más.

Para la Administración Nacional de Puertos puerto Capurro es una obra importante, cuyo origen se remonta a la primera administración del ministro Rossi; estaba en los planes directores cuando asumimos la Gerencia General y Puntigliano era presidente.

En su momento se pensó en un proyecto de iniciativa privada, por el que la Administración Nacional de Puertos obtendría un cánon; esa hubiera sido la panacea, porque estaríamos contribuyendo al desarrollo portuario sin invertir dinero. Se hizo la licitación, pero no hubo oferentes; insistimos otra vez y, después, decidimos encararlo como una obra de construcción y concesionarlo posteriormente o durante la ejecución. Es cierto que hoy tenemos que encarar la obra con fondos propios, pero la idea sigue siendo la original de no hacernos cargo de la gestión de este puerto, porque se le podría incorporar más valor con la instalación de un frigorífico y el manejo de la pesca internacional que requiere un calado mayor al de la pesca nacional. En ese marco se hizo ese llamado.

Se firmó el contrato y se empezó a cumplir con las obras, y una de las partes principales era hacer el proyecto ejecutivo. Cuando se estaba desarrollando el proyecto ejecutivo se detectaron suelos duros y rocas, donde supuestamente no había, que origina el primer freno y un acuerdo de cuál sería la nueva configuración portuaria, obviamente, en el mismo espacio y con la misma cantidad de metros de muelle, para no variar sustancialmente el proyecto y no incurrir en un gasto no previsto.

Para el consorcio, el proyecto que presentó cumplía con la normativa, pero para el equipo técnico de la Administración Nacional de Puertos y su Directorio no fue satisfactorio. El proyecto que presenta el consorcio, que motiva la rescisión contractual, se apartaba del pliego de condiciones del llamado, que consistía no solo en construir el puerto, sino también rellenar ciertas áreas con geotubos. Esa parte fue la que no contempló el proyecto, y era el objeto del llamado, fundamental.

Rescindido el contrato, el consorcio hace un petitorio, y la Administración Nacional de Puertos hace lugar al pedido de reconsideración de los plazos, en función de que el proyecto original no había tenido en cuenta algunos aspectos posición de la roca, el techo de roca, etcétera , pero estableciendo un plazo que nuestros técnicos entendieran razonable para salvar el proyecto, porque más importante que ejecutar una garantía por incumplimiento era construir la obra. Esto fue lo que nos llevó a suspender una vez el plazo; después, hubo una instancia de presentación de documentos, ya orientados al cumplimiento formal de lo que se quería originalmente, pero en fin de año, época compleja para todos, y se resolvió dar otro plazo, que venció el 17 pasado; en realidad, venció el domingo, pero por lo que dicen algunos la norma permitía que se entregaran el lunes. La empresa presentó su trabajo el viernes antes del vencimiento del plazo. No pudimos ver ese trabajo y simplemente tenemos constancia de que se presentó y de que ingresó en Secretaría General alrededor de la hora 14 y 30. En la reunión del Directorio pasada comentamos el tema y se resolvió enviar una nota a los bancos que garantizaban la ejecución de este contrato dando cuenta de que la Administración Nacional de Puertos no tomaba posición aun, pero que la empresa había entregado en plazo los documentos, tratando de ser muy cuidadoso por lo menos, lo fuimos en la reunión de Directorio de que esto no era una aceptación tácita de un trabajo que no vio.

O sea, la situación al día de hoy es que estamos a la espera de que las comisiones técnicas nos informen para saber si el trabajo presentado cumple con nuestras expectativas.

El señor diputado pregunta si el trabajo se presentó en la Dinama. No. Precisamente, la licitación y el contrato firmado establecían que el trabajo se presentaría en Dinama una vez que fuera aprobado en Administración Nacional de Puertos.

Se pregunta quién corresponde presentar el trabajo en Dinama. La empresa adjudicataria tiene que elaborar el plan y presentarlo a los equipos técnicos de Administración Nacional de Puertos, para presentarlo conjuntamente a Dinama, porque nosotros somos los propietarios del bien, de la tierra, y no se permite a la empresa presentar directamente el trabajo a Dinama. Es decir, la presentación a Dinama se hará después de que nuestros equipos técnicos lo avalen.

Sin embargo, desde la primera decisión hasta ahora la Gerencia General y la subgerencia general han seguido directamente este proyecto, con reuniones estrictas con el consorcio y nuestros técnicos, para que lo que surja de este trabajo, que siempre es un trabajo de consorcio, siempre esté orientado y no tuviéramos,

otra vez, un problema administrativo y, por ende, un rechazo.

El señor diputado pregunta si esta obra está vinculada con UPM y si su atraso puede complicar el otro proyecto. La obra, originalmente, no está vinculada a la salida de celulosa ni a la instalación de una planta; este proceso empezó hace muchos años, cuando no estaba presente el emprendimiento de UPM. Si en el esquema funcional para que se pueda terminar lo que es la iniciativa privada presentada por una sociedad anónima, que va a mover la carga de UPM, se haga el proceso licitatorio y demás, en ese ordenamiento portuario, sí es importante que la obra del puerto Capurro esté lo más avanzada posible, para dar cabida a los barcos pesqueros o al traslado de carga. Digo esto porque puerto Capurro no fue concebido solo como un puerto, sino para todas las actividades que estaban marcadas desde el inicio del proyecto.

Se pregunta sobre el vertido de los barros contaminados. Suponíamos un panorama mucho peor al que se dio finalmente; pensábamos, dado la cercanía de Ancap y del arroyo Miguelete, que íbamos a encontrar una situación ambiental complicada de manejar, y por eso se pensó en el manejo de los geotubos como una manera de contener los barros contaminados. Los estudios realizados que sí fue un avance del consorcio demostraron que la contaminación no era la que se esperaba, y que los materiales serían de libre disposición. Por más que fueran de libre disposición y eso fue lo que llevó al consorcio a cambiar su obra y no presentar el relleno, porque entendió que ya no era necesario contener el barro contaminado , la intención de la Administración Nacional de Puertos no era solo para contener los materiales, sino para generar una explanada que sirviera a los fines portuarios.

Hoy no vemos una alerta en el manejo del dragado, y las zonas de vertido serían las tradicionales, donde la Administración Nacional de Puertos vierte el contenido del material no contaminado, excluyendo de esa posibilidad y así fue establecido en el pliego lo que se llama “bolsa de barro”, que es el primer punto más cercano al puerto de Montevideo, porque ya casi no estamos vertiendo en esa zona, y sería mucho volumen para ese lugar. Se marcó al inicio del pliego que era una zona prohibida para su disposición.

Finalmente, si se va a verter en otro lugar, siempre será uno que esté autorizado por Dinama. La mitigación y los lugares donde se verterán los materiales forman parte del proyecto de concesión. O sea, hoy suponemos porque los estudios determinaron que no era material contaminado que será en algunas de las áreas que ya tenemos previstas.

Quisiera aclarar que el relleno de geotubos nunca se había hecho en el país, por lo menos, en el relleno de áreas, por lo que hay poca experiencia. Nuestros técnicos fueron a ver puertos brasileños, se consultó a empresas que manejan este tipo de técnica en el mundo y nosotros lo entendimos adecuado.

Se contrató a la Facultad de Ingeniería obviamente, mucho antes de hacer la licitación para analizar qué tipo de material podría haber, qué tipo de masa de geotubo se usa. Es un cilindro que tiene una punta tapada y en otro extremo se le pone material del dragado; es permeable, tiene orificios por donde sale el agua y el material se consolida adentro. Básicamente, la técnica consiste en eso. Sin embargo, hay que usar también algunos productos como floculantes para juntar el material, etcétera. Todos estos ensayos se hicieron en la Facultad de Ingeniería e, inclusive, fueron presentados en alguna conferencia técnica, con nuestra autorización.

O sea, creemos que están dadas las condiciones técnicas para que se haga el relleno de los geotubos, sin dudar del estudio que se mandó a hacer.

En cuanto al acceso al puerto, en esta etapa marcamos el acceso, no como dice el consorcio en el proyecto, porque estamos ingresando al puerto por la calle Capurro. Si hoy vamos a las obras, no entramos por ningún viaducto ni rotonda prevista por el consorcio, y para acceder a donde estaban las laneras, frente a la planta de alcoholes, vamos por Capurro.

Para hacer la obra se va a entrar por el mismo lado, y para salir de la zona de puerto Capurro hasta Montevideo, la salida será muy sencilla porque entronca con la ruta, camino directo al puerto.

Ya hicimos obras en Capurro, no relacionadas con esta licitación; hicimos un relleno, nuevos pavimentos, demolimos, y cada vez que se hace algo de esto hay que presentar a Dinama por dónde van a llegar los camiones, cuántos son, etcétera, es decir, la mitigación.

Hoy no percibimos una actividad tan relevante que obligue imperiosamente a contar con un viaducto o un acceso nuevo para puerto Capurro. Reconocemos que puede ser útil, pero para nosotros no es imprescindible.

El señor diputado nos pregunta si se evaluaron otras posibilidades de ubicación y costo. Ya comenté que se evaluaron otras posibilidades de cómo hacer la obra, pero que fallaron.

Se pregunta si relacionado con la pesca y el proyecto de puerto pesquero en otra zona de Montevideo, hay alguna iniciativa presentada por este grupo chino ShangDong BaoMa. Sí, se presentó un proyecto, que fue presentado formalmente por la Administración Nacional de Puertos formalmente en el Ministerio de Relaciones Exteriores, en un compacto, y también fue hablado en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Sabemos que el proyecto se construiría fuera del área de influencia del puerto de Montevideo, es decir, no

está dentro de nuestra competencia, pero pedimos al ministro competencia para opinar, porque se trata de un proyecto muy grande que podría repercutir en la planificación de toda la operación.

Sin duda, el proyecto se presentará formalmente; es de actividad pesquera, pero, por lo que vimos en los dibujos, muy apuntado a la reparación naval, porque tiene muchas rampas, es decir, es un gran astillero con servicios.

No me puedo expedir mucho más porque lo que vimos fue simplemente que era un proyecto muy importante y entendimos que teníamos que opinar.

Obviamente, vamos a asesorar al Poder Ejecutivo cuando lo pida, pero hoy no tenemos un expediente al respecto. Parece un proyecto que insume inversión, que podría atraer una flota que hoy no está viniendo, por las magnitudes propias y, en principio, si se dedicara a lo que dice el proyecto no estaría poniendo en riesgo la actividad del puerto Capurro.

SEÑOR CURBELO (Juan). Simplemente, quiero dejar una constancia.

La rescisión del contrato entre la ANP y la empresa adjudicataria votada por unanimidad por los tres directores, con el convencimiento de que después de varias actuaciones la empresa no pudo presentar un proyecto ejecutivo adecuado, conforme al contrato firmado en su momento. Luego de eso, la empresa presentó un escrito. Motivados por lo que consideramos un principio de buena administración, accedimos a la suspensión de los efectos de la rescisión, pero desde el punto de vista técnico, la seguimos manteniendo. Quiero dejar constancia de que esa decisión fue firmada por los tres directores. Se otorgó una prórroga; luego, la empresa solicitó otra, de cuarenta y cinco días.

Como bien decía el presidente, vamos a analizar qué fue lo que la empresa presentó, para luego tomar una decisión, que estará enmarcada en el cumplimiento estricto del contrato firmado oportunamente.

Me parece que esa es la línea de actuación. En los próximos días o semanas, la ANP tendrá que tomar una resolución en función de si la empresa cumple o no, ya no solamente con lo que se había comprometido, sino con un contrato que está firmado.

SEÑOR DÍAZ (Alberto). El tema da para mucho. A veces, cuando discutimos esto, nuestras reuniones de Directorio son muy largas. Voy a dar otro pantallazo.

Cuando tomamos la decisión de dar la prórroga, lo charlamos en sala. Se puso en el texto que la empresa debía aceptar que cumpliría estrictamente el contrato y que no habría cambios sustanciales o incrementos de costos respecto de la oferta original. Durante las charlas técnicas que hubo hasta el momento, se realizaron algunas mejoras al proyecto, que había sugerido la ANP, y eso no estaba en consideración.

En primera instancia, nosotros esperamos que la empresa dijera que se iba a avenir a la firma del contrato; esa notificación fue muy importante para poder seguir con las actuaciones.

Continúo contestando las preguntas.

En cuanto a la financiación del acceso al puerto Capurro, quiero decir que, en principio, estaríamos usando las vías habituales; hoy no tendríamos un costo extra asociado a ello.

Sobre el artículo 116, quiero decir que nosotros no fuimos sus promotores. Entendemos que es una regulación de la actividad portuaria; preocupa que se pueda manejar mal.

Tenemos reuniones regulares con el sindicato y con el Centro de Navegación participantes de esa reunión , pero entendemos que deben ser ellos los que deben decir qué nivel de acuerdo hay. Si bien no es un tema ajeno a nosotros, no participamos de la búsqueda de una solución que contemple a ninguna de las partes. Es una negociación que se está llevando a cabo en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Sobre este tema también nos informó la Unión de Exportadores, con la que tenemos reuniones regulares, y nos hizo llegar su preocupación por los posibles aumentos de costos.

Ahora me voy a referir al segundo planteo grande: viaducto; su financiación a cargo de ANP y las competencias de la ANP en él. Nosotros lo estamos poniendo en nuestro concepto de plan director. Otras autoridades portuarias del mundo, por ejemplo, las de España, dan la misma importancia que nosotros a la conectividad terrestre o fluvial. En el mundo hay distintas modalidades para sustentar el mantenimiento de la conectividad. Por ejemplo, en los puertos brasileños el dragado de apertura lo hace el gobierno central y el mantenimiento está a cargo de los puertos.

En la Administración Nacional de Puertos nos hacemos cargo de la conectividad fluvial. Hoy, nosotros mantenemos el canal de acceso hasta el kilómetro 42; después, posiblemente, hasta el kilómetro 55. Es parte de la tarea que siempre hacemos y está asumida dentro de lo que tenemos que hacer con el presupuesto de la ANP. Si no tuviéramos conectividad terrestre, el Puerto no existiría.

Las autoridades españolas no solo piensan como nosotros en cuanto a que la conectividad terrestre es fundamental para que la carga salga por el puerto hay responsabilidad de los puertos en tener esta conectividad ferroviaria o carretera útil , sino que a las concesiones del sector privado que ellos tienen, les están pidiendo que inviertan fuera del área de la concesión, para mejorar la accesibilidad. Se busca que el cuello de botella no esté en la puerta, y que si hay un cuello de botella, esté en la carga o descarga de los

barcos.

Nos parece que la conectividad es fundamental. El ingreso de un ferrocarril en forma habitual ahora tenemos un solo ingreso; después tendríamos dos influirá en que tengamos que hacer algo. Nosotros no nos sentimos ajenos; esta obra tiene que ver con el Puerto.

En la obra del viaducto también se incluyen otro viaducto interno y la zona de acceso norte, donde estarían todas las balanzas y los automatismos. O sea que gran parte de la obra del viaducto estaría directamente vinculada con el Puerto.

Hay otra obra que está más vinculada con los beneficios que le da a la ciudad, con los beneficios que le da a la carga. El viaducto supone la entrada de toda la carga que va para TCP; en principio, el acceso norte sería el único acceso terrestre de entrada y de control de carga. Después habría una circulación interna; se bordearía el muro portuario que va a tener otra configuración para así salir frente a Aduana y volver a entrar al Puerto por Yacaré. La idea es que los camiones estén adentro, no obstaculizando la ruta.

El proyecto tiene distintas fases; hoy estamos hablando de la primera, que es el acceso. Posiblemente, durante un tiempo haya que convivir con varios accesos de salida y también de entrada.

O sea que sí se construirá un viaducto secundario a cargo de la ANP.

Respecto a la pregunta relativa a la afectación a la empresa Lobraus, quiero decir que sí hay una afectación al concesionario. La vía férrea entra por el medio de la concesión. Nosotros hemos hecho un petitorio al Tribunal de Cuentas para cambiar el área de concesión. Queremos llevarla hacia adentro del Puerto, donde está lo que llamamos Depósito 23; si bien no hay un depósito, esa zona estaba ocupada por uno. Hay acuerdo con la empresa. En principio, de acuerdo con lo que está planteado al día de hoy, entendemos que no tendríamos ningún gasto extra. Hay que esperar a que el Tribunal se expida respecto a la reforma del contrato. No estamos cambiando el objeto, ni las dimensiones del proyecto, ni los metros cuadrados en los se iba a desarrollar, sino el lugar físico. Eso se ha presentado hace unos días al Tribunal de Cuentas, no antes de varias charlas, cruces de planos y de información entre la empresas y nuestros técnicos.

En cuanto a la consulta de si el nuevo acceso va a afectar las áreas de circulación, debo decir que sí, pero suponemos que será un beneficio, no un problema.

La financiación con Fonplata es correcta; estamos pidiendo un préstamo. Obviamente que para endeudar a la empresa por estos montos, se hace a través de acuerdo con el Ministerio de Economía y Finanzas. Hay un pedido de avanzar en ese sentido con Fonplata.

El pliego de condiciones del viaducto está aprobado por el Poder Ejecutivo; está en la ANP para fijar la fecha de apertura, pero todavía no lo hemos hecho. Será un proyecto que dé participación; los plazos serán los legales que establece el Tocaf, pero también se tendrán en cuenta las sugerencias de Fonplata, si es que propone algo distinto.

Me voy a referir a la consulta relativa al aumento de tarifas por parte de la ANP. Puede haber un expediente que diga “aumento de tarifas”, pero, en realidad, no tenemos ningún aumento previsto. Tenemos a consideración la adecuación tarifaria recién hoy se ha elevado al Poder Ejecutivo de los servicios de agua y de energía eléctrica. Los tres integrantes del Directorio decidimos no propiciar ningún otro aumento de tarifas, o de adecuación tarifaria que la gente lo veía como un aumento, porque la paramétrica daba en alza sobre los servicios de los contenedores, uso de tierra, etcétera.

Sí hemos fijado alguna rebaja tarifaria para fomentar el Puerto de Juan Lacaze. No tenemos carga; veremos si se convierte en un atractivo para que aparezca la carga. Igualamos las tarifas de importación, exportación y tránsito en un solo valor. A las que por su código arancelario daban un valor menor al que fijamos US$ 1,42 por tonelada , se les hace una reducción del 50%, si es que se embarcan por Juan Lacaze. Es una tarifa para facilitar la operación por ese Puerto.

Respecto a los endeudamientos de la ANP, como dije, pasan por el Ministerio de Economía y Finanzas. Para desarrollar nuestras obras de inversión no solo necesitamos el presupuesto del año, sino que las obras estén registradas en el Sistema Nacional de Inversión Pública. Por lo tanto, no solo lo ve el Ministerio de Economía y Finanzas, sino también la OPP.

Por otra parte, cuando se menciona que un aumento de nuestras tarifas terminaría en un incremento de las exportaciones, me parece que hay que aclarar qué porcentaje de nuestras tarifas son parte del comercio exterior. Con esta frase uno puede pensar que está incrementando algo y deja fuera de juego una exportación. Cuando uno ve cuánto le cuesta al sector privado poner la carga en el exterior y cuánto dentro del país, advierte que en el exterior sale en el orden de ciento cincuenta veces más caro que la tarifa del Puerto, dependiendo de la mercadería que se trate; no lo podemos generalizar a granel, porque estaríamos fuera de contexto.

Nuestra participación en la operación portuaria es realmente menor, en toda la cadena logística. Cuando en reuniones de coordinación del plan director hablamos de la necesidad de tener precios máximos, precios regulados, nos referimos a la actividad total, a lo que se cobra en la actividad y no solo a un concesionario.

Ahora me voy a referir a la consulta respecto a la pérdida de la carga paraguaya y otras menciones, como el 30%, actualmente; la captación de carga paraguaya por parte de Argentina; la política argentina asociada a su presidente Macri. Todos debemos saber que las autoridades argentinas volvieron a cambiar; Jorge Metz ya pertenece a la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables. Debemos tener en cuenta que en Argentina algo está cambiando.

(Diálogos)

——El Puerto de Buenos Aires está siendo intervenido, a cargo de la AGP, del interventor Gonzalo Mórtola. El resto de la actividad portuaria estaba en lo que era la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables. Hay un tema de política argentina. Si bien no es ajena a nuestras reflexiones, no voy a hacer ningún comentario respecto a cómo está haciendo las cosas Argentina.

Voy a decir algo que es obvio, porque a veces, si no se dice lo obvio, en algún ambiente no se entiende: el trasbordo el volátil. El trasbordo es una carga que va a donde sea más conveniente. Uno no juega solo y no puede decir: "El trasbordo viene para acá". Por una condición unilateral, de un actor, por arte de magia, no viene el trasbordo.

Hoy, el trasbordo más importante que tenemos en el Puerto de Montevideo es la carga paraguaya. Por muchos años fue la carga argentina; en el año 1996 fue la carga paraguaya. O sea, tuvimos ciclos en cuanto a cuál es la carga de la región que se apoya en el Puerto de Montevideo. Pero, aunque nos cueste aceptarlo, la decisión la toman las navieras; no la toman el operador paraguayo ni el uruguayo. Sí tienen que darse las condiciones adecuadas para que tomen la decisión.

¿Qué medidas estamos tomando para captar la carga de trasbordo? Estamos intentando que nuestro Puerto sea más profundo que el de Buenos Aires; que sus accesos sean más ágiles que el de Buenos Aires, etcétera. En definitiva, que desde el Puerto de Montevideo pueda salirse al mundo con más carga que desde Buenos Aires. Hoy tenemos alrededor de 2 metros más de profundidad que el puerto de Buenos Aires. Pero el puerto de Buenos Aires también juega; allá van a leer esta versión taquigráfica y todos tenemos contactos en todos lados.

Es un tema de competencia feroz la captación de estas navieras. Una estrategia de nuestras estrategias es tener la mejor infraestructura y que las navieras lo vean. La otra es convencer a los operadores portuarios de que para que el Puerto de Montevideo y el sistema portuario que lo acompaña sean un hub logístico, un centro de distribución regional, tiene que haber una política de las empresas en ese sentido; y es ahí donde tenemos un problema. Las empresas están no voy a comprometer al Directorio; voy a hablar a título personal maximizando sus ganancias y no mirando el proyecto portuario país. ¿Por qué lo pueden hacer? Porque no tenemos armas suficientes en nuestra legislación interna para regularlo. Entonces, tenemos empresas con las que somos socios, a las que cada vez les va mejor, pero siempre mueven la misma cantidad de contenedores, alrededor de doscientos cincuenta, aunque las recaudaciones son cada vez más altas.

Por otro lado, tenemos algún operador principal, como Montecon, que también mueve mucha carga; en un momento movió más de la mitad, ahora está moviendo la mitad y en algún mes algo menos. Pero la situación es que estas empresas están maximizando sus ingresos, sus negocios y no necesariamente alineándose con una estrategia país. No es fácil, y creemos que el tema pasa por el diálogo y por algunas herramientas que se puedan utilizar.

¿Por qué se perdió la carga paraguaya? A título personal, quiero decir que el paraguayo juega, intenta sacar los mejores réditos para su carga donde sea y busca las mejoras en los puertos que lo puedan atender. Pero se dio la circunstancia de que un operador aquí captó más carga teórica de la que podía mover, lo que originó un descontento con los paraguayos, y nos obligó a actuar. El Directorio actuó en pleno y sacó alguna medida en el mes de diciembre o enero, y después la prorrogó. En este momento tenemos suspendida esas medidas y tomamos otras. El trasbordo hay que atenderlo con varias medidas y no con una sola. En forma inocente uno hacía una rebaja, pensando que le iba a llegar al armador paraguayo, y este no la veía. Hay que tener cuidado cuando bajamos la tarifas, porque si otro las sube, lo único que hacemos es recaudar menos.

¿Cómo pensamos encarar el tema? Con distintas medidas. Hay algunos actores nuevos, un nuevo operador portuario que hizo acuerdo con la ANNP de Paraguay para manejar su espacio y está buscando asociación en el Puerto de Montevideo con operadores locales, para manejar la carga paraguaya. Tenemos esperanzas que eso pueda descomprimir.

En cuanto a la receta mágica de tener un muelle y un operador que maneje toda la carga paraguaya, esa puede ser la aspiración de un empresario, pero las navieras no trabajan así. Las navieras de ultramar, las que se llevan la carga, hacen el contrato directamente con las barcazas y se encargan de todo. La naviera de ultramar es la que elige el operador que le baja la carga al paraguayo. Si eso no está entendido, uno podría suponer que si el Puerto de Montevideo tuviera cinco grúas para los paraguayos y un operador, tendría solucionado el problema. Tendría un camino de solución, pero quien va a firmar el contrato con el paraguayo exportador va a seguir siendo la naviera de ultramar. Para nosotros, es importantísimo que la naviera de

ultramar vea las ventajas del Puerto de Montevideo y decida operar en él. Eso no quita que haya que atender al paraguayo, que es el responsable final de que la carga esté acá, y hay que tratar de que vea directamente algunas de las rebajas tarifarias o la atención en la prioridad de los servicios. No alcanza con disponer de un área. Por eso, la medida argentina de tener un área y de que eso no pase con las otras terminales, conceptualmente está mal. Las navieras grandes no van al muelle de las barcazas, sino que van a otras navieras. Cómo va a solucionar Argentina la entrada o salida a sus terminales es un problema de Argentina, pero no quiero que se nos diga que eso es lo que tenemos que hacer nosotros, porque estoy convencido de que eso no funciona.

En cuanto al riesgo que tiene la pérdida de carga paraguaya, obviamente que lo hay, y existe la posibilidad de volver a captar la carga argentina. Es un tema de constante seguimiento por nuestra parte con las navieras de ultramar, con las cuales tenemos reuniones regulares, tanto con MCC y Hamburg Süd por separado, como con Cosco, y ahora incluimos a Hapag Lloyd. O sea que las principales navieras que tocan Montevideo tienen reuniones con nosotros y nos cuentan lo que va a terminar pasando.

Voy a hacer algunas consideraciones sobre el plan maestro, el tema de la Fundación Valenciaport, su escenario pesimista, modificaciones a la ley de puertos y las cifras.

La Fundación Valenciaport presentó tres escenarios, como se le pidió. Aclaro que, en principio, manejó cuatro; uno decía “desastroso”, en caso de que empezáramos la guerra con alguien. Lo digo en serio, no estoy bromeando. En esos escenarios posibles ellos entendían que, como consultores, tenían que poner todas las probabilidades. El fin del plan era saber cómo estábamos en infraestructura y definir el futuro; por eso, nos basamos en el escenario optimista, para tratar de hacer las obras que este requiere. Sí hay consideraciones en todos los escenarios, que uno puede compartir o disentir. Para nosotros, simplemente eran formas de visualizar el futuro y no nos podíamos aferrar a un escenario pesimista. Sí debíamos tener en cuenta en qué cosas podemos ser proactivos en la ANP para que algo ocurra o no. Eso sí lo tenemos en cuenta y pretendemos actuar en consecuencia.

La modificación a la ley de puertos no está presentada en el plan maestro. El plan maestro todavía no terminó; está en ejecución y tiene una fase más, si después no hay otra en el ministerio. Las fases fueron, primero, el trabajo interno, y luego, la presentación de las principales líneas estratégicas a la comunidad portuaria en dos etapas: una más hacia los operadores y otra hacia las navieras, con la participación de todos. Ya habían sido entrevistados, pero quisimos hacerlo así. Después, hubo una presentación al sector público, que hicimos hace poco, es decir, al Ministerio y a organismos dependientes, como Prefectura, Aduana, Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, OPP, etcétera, todos quienes intervienen y se interrelacionan con el comercio exterior y con la actividad del Puerto, desde Salud Pública por la vacunación, hasta Defensa Nacional por la entrada de los barcos.

Hay una mención a los espacios portuarios y a qué esperamos de la dársena fluvial, que estaba prevista que fuera para servicios, lo que implica que no estén los barcos de ferry de un lado y los de la Armada del otro.

El plan no terminó y ahora vendría una instancia que teníamos programada con el ministro, que era presentarnos en un ámbito como este para hablar del plan, dirigiéndonos con las ideas fuerza que tenemos y mostrar que el plan no está acabado, que es una línea estratégica de la que queremos la máxima aprobación. Después será el Directorio de la ANP el que lo apruebe y lo remita al Poder Ejecutivo, porque queremos que se apruebe. Quiero hacer una consideración: hasta ahora ningún plan director de la Administración fue aprobado. Todos fueron recepcionados, porque fueron hechos por empresas privadas, puestos en conocimiento y tomados como guía, pero no hubo resolución. ¿Por qué? Porque el plan involucra cosas que no son resorte de la ANP. La ANP no puede disponer cosas que están fuera de su ámbito de competencia; sin embargo, el plan prevé que ocurran cosas fuera de él.

La revisión de la ley de puertos, en particular, no es un tema que nos preocupa. Queremos que se vean los aspectos legales, para corregir algunas cosas por decretos reglamentarios, o modificaciones a los Decretos N° 412 o N° 413. Si alguno de los puntos que planteamos requiere una modificación a la ley, así se hará.

El primer punto que, de alguna manera, queremos que se discuta es la fijación de un precio máximo de alguna actividad, aunque esta no esté regida por la autoridad del puerto; por ejemplo, los remolques, los prácticos. Son actividades de las que nosotros solo validamos la autorización que ha hecho Prefectura sobre los modelos, las potencias, los seguros de los barcos, etcétera, pero no regulamos el precio. Hoy, no tenemos ningún problema de competitividad por eso precisamente, no mencioné algunos en los que tenemos problemas para no complicar la reunión , pero queremos llegar a que la autoridad portuaria tenga injerencia en eso.

En cuanto a las cifras que se manejaron públicamente de la rebaja, voy a darlas anualizadas a marzo. Por ejemplo, en cuanto a contenedores o Teus, tenemos un crecimiento, comparando 2017, año móvil, con 2018 un año entero de marzo para atrás , de 3,6%. Sí es claro que tuvimos una merma muy grande en marzo y un aumento en enero. Me parece que estas son alertas para actuar, pero no quiere decir que sea el

comportamiento final.

En cuanto a las toneladas movilizadas, por ejemplo, en 2018 terminamos con 15.129.000 de toneladas de movimiento, lo que representa un 16% de aumento frente al mismo período del año anterior. Siempre me refiero a años móviles. Sí hay una carga importante de madera, pero no es correcto decir que se mueve en enero o febrero. La madera está todos los días del año; el que va por la ruta lo ve y el que tenga oportunidad de ir a Punta de Sayago verá todos los depósitos de madera. Hay un comercio nuevo que empezó hace un año, que es la madera en pino que va a China, para usarse en muebles y construcción. Eso está sumando 1.500.000 o 2.000.000 de toneladas adicionales. No es un tema para minimizar, que lo tengamos circunstancialmente. Lo podemos mover porque tenemos la infraestructura para hacerlo. Además, las condiciones del mercado permitieron al dueño de la madera venderla. Si algo de eso cambia, ya no lo haremos. Pero no es algo menor para nosotros.

Tenemos otros números muy positivos que no tienen que ver con esto, sino con el movimiento de pasajeros. Se los dejo a la Comisión. No fue un mal año.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Yo estoy más afuera que Díaz; él está directamente vinculado con el desafío de administrar el sistema portuario nacional.

Con gusto, voy a hacer algunos comentarios que nos ayudan a tener elementos para valorar una actividad importante para el país. Si no, pareciera que todo es igual, que todo puede terminar en desastre, que todo va barranca abajo, y eso no es real, no es verdad, y mucho menos la realidad de la actividad portuaria en el país desde hace muchos años. Fíjense que el diputado Olaizola habló de una administración prolija, y claro que lo es: es seria y prolija. En boca del diputado Olaizola tiene mucho valor; es bueno que reconozca la trayectoria. Pero viene de un período que va más allá del período de Gobierno y con un resultado exitoso que se va acumulando y confirmando, y que ha llevado a que en 2017 la Cepal distinguiera a la ANP y elevara su calificación. O sea que no solo lo dice su presidente.

Esto no es solo un problema de números. Los directores de la ANP, que tienen la virtud de administrar prolijamente y de tener resultados exitosos, a su vez, tienen prestigio a nivel de las organizaciones internacionales que la integran. El Puerto de Montevideo no está suelto, sino que participa en las instancias internacionales. En el correr del año pasado se hizo una asamblea de autoridades portuarias, en Punta del Este, a la que vino todo el mundo a discutir, y el Directorio del Puerto tuvo un papel de primer orden. Hace pocos días, se hizo en Montevideo, en el local de Aladi, la reunión de la Comisión Interamericana de Puertos, para abordar los temas de la legislación portuaria, su evolución y las necesidades que el futuro nos impone. Si hay una actividad que no puede quedarse quieta, es la portuaria. Hay que tener todo previsto con cierta antelación, porque no se le puede decir al barco que espere hasta que hagamos el muelle o aprobemos una norma para que pueda hacer tal o cual operación.

Está bien hacer este intercambio para valorar lo que tenemos y para poder afinar la puntería de hacia dónde vamos. Problemas siempre hay y todos los días estamos metidos en la consideración de desafíos, de dificultades. Por eso, a veces vale la pena hacer una pausa y un repaso para saber si vamos bien. Yo creo que vamos bien no porque no haya problemas, sino porque los resultados demuestran que se sigue afirmando la actividad portuaria. Por eso es importante el plan maestro, que ha resultado muy exitoso y no es un invento de esta Administración, sino que cuando hace trece años llegué al Ministerio de Transporte y Obras Públicas ya había un plan maestro en el puerto. Aprendimos a valorarlo no porque fuera la partitura que obligaba a hacer las cosas, sino porque brindaba determinados objetivos estratégicos que son imprescindibles para desarrollar una actividad como la portuaria en un país como Uruguay.

Ese plan maestro se agotó debido al tiempo y nosotros estamos planteándonos uno nuevo que tiene el desafío de apuntar a veinte años para adelante, lo que no es fácil de imaginar en el mundo de hoy con la tecnología que se ha incorporado y con la evolución y la velocidad con la que se transforman las cosas.

Es cierto que recurrimos a consultores y no solamente a Valenciaport, sino que se hicieron otras consultas y se pidieron otras valoraciones, pero para dar un núcleo central al plan maestro la ANP contrató a Valenciaport, que abrió un abanico de posibilidades, analizó cada una de ellas y realizó sus recomendaciones. Hablo de recomendaciones y aportes de elementos de su razonamiento y convicción y de la experiencia que hay en el mundo, pero el plan maestro lo resuelve la comunidad portuaria del Uruguay y el gobierno del país, y cuando hablo de gobierno me refiero al Poder Ejecutivo y al Poder Legislativo. Por eso, no lo resuelve un técnico de Valenciaport, sino que simplemente dan su opinión como la dieron otros muchos, y nosotros tenemos la enorme responsabilidad de marcar los lineamientos estratégicos y somos plenamente conscientes que nos trascienden. No se trata de un plan maestro para dentro de un año, sino que, como los anteriores, tiene que ayudar a la orientación de las políticas a desarrollar en el puerto, independientemente de los gobiernos de turno. Son objetivos país los que tienen que desarrollarse.

La discusión del plan maestro se inició con la comunidad portuaria. Se llevó a cabo una discusión intensa en el puerto con los técnicos portuarios y, después, como anunciamos hace muchos meses, se salió a

intercambiar con los otros actores. Esto se hizo en algunas instancias colectivas que se han desarrollado en estos días en Puntas de Sayago y en el trabajo con las empresas, que se lleva adelante con las reuniones que la Administración Nacional de Puertos tiene con las autoridades de las enormes empresas navieras que operan en la región, con las que no estamos divorciados, sino que en la medida de lo posible procuramos estar permanentemente vinculados y saber para dónde van los negocios.

Tenemos planteados desafíos que nos preocupan, pero hay distintas categorías de problemas. ¿Nos preocupa la política que lleva adelante Argentina? Sí, claro que nos preocupa. Buenos Aires es una gran ciudad, un gran centro de influencia y tiene un gran puerto, porque hay millones de personas que están relacionadas con ese lugar. Tal vez, sin Buenos Aires no existiría Montevideo como puerto, porque no sé si los barcos se arrimarían, debido a los volúmenes de mercadería que no solo mueve Buenos Aires, sino también Montevideo, que mucho tienen que ver con la influencia en la región de la enorme concentración que hay en Buenos Aires. Ocurre lo mismo con los puertos de Santos, San Pablo y Porto Alegre, que en buena medida facilitan que determinados barcos lleguen a estas latitudes. Así es el comercio en el mundo y ni Uruguay ni Montevideo están en el cinturón casi obligado, porque no estamos en el Caribe, en la franja del Canal de Panamá ni en el Mediterráneo, sino que estamos muy al sur. No obstante, el puerto de Montevideo juega un importante papel como centro de distribución regional, porque la naturaleza nos dio una ventaja que se notó en el momento en que se buscaron lugares para hacer actividad portuaria en el Río de la Plata. Esa ventaja es lo que tenemos que mantener cuando nos hablan de la profundidad y del calado. ¿De qué estamos hablando? De que si nosotros tenemos la posibilidad de ofrecer mejor capacidad de carga, podemos abaratar los fletes solo por el hecho de tener más dragado. Por eso, Montevideo se preocupa por el dragado y es una de las políticas que internamente siempre atendemos y discutimos. Debido a esto, nos preocupa conocer la diferencia de dragado que tenemos en la región y hablamos del puerto de aguas profundas del que no nos olvidamos. No seré yo quien lo haga, pero estoy seguro de que este país va a tener un puerto en la costa oceánica, porque para seguir manteniendo su rol en una política de ultramar que va marcando cada vez mayores calados de las embarcaciones, necesita pensar en su futuro.

No todos son problemas, sino que por ejemplo ha mejorado el funcionamiento de la hidrovía. A su vez, se está profundizando el canal Martín García que hasta hace poco tiempo era un problema, porque se desmoronaba y no se podía mantener la profundidad y ahora estamos avanzando hacia su profundización. Es cierto que el muelle público de Nueva Palmira en esta zafra en particular ha tenido merma por los problemas de grano que hay en el país y en algunos lugares de la región, pero también es cierto que hay otros muelles trabajando en esa zona, que no solo mantienen un nivel importante, sino que en este momento se están planteando el desarrollo de nuevos negocios y ampliación de sus actividades. Además, el puerto de Fray Bentos, al que no le encontrábamos la forma de hacerlo funcionar, está cumpliendo un rol y tiene una mayor actividad en este momento. Las perspectivas, en la medida en que se profundice el canal Martín García, indican que va a haber mejores posibilidades para el fortalecimiento futuro de Fray Bentos, como una especie de punta de lanza en la conquista de la navegación en el río Uruguay, que todavía es muy limitada y pobre.

Por otra parte, se habló de los costos portuarios, que es el conjunto de costos, velocidad, profundidad, volúmenes de fletes y los costos que suman otros operadores. El problema que muchas veces se genera con algunos de los negocios es que no solo se resuelven sacrificando a la ANP y que tenga prácticamente que trabajar a pérdida, sino que participan otros actores, que son fundamentales en la regulación. Hemos dedicado mucho tiempo y recursos para facilitar el problema de la carga paraguaya, porque no nos resulta indiferente. Queremos contar con un mayor porcentaje de carga paraguaya y de toda la región; queremos que salga por Montevideo la carga paraguaya y la boliviana. Para eso hay que estar innovando permanentemente, agregando nuevos elementos y facilitando procesos. La crisis que vivimos últimamente no se dio porque desde la Administración Nacional de Puertos no se haya hecho el máximo esfuerzo, sino porque un operador privado quedó atragantado con un número de contratos, que no le resultó posible o rentable manejar. Eso generó que determinado flujo de carga, que estaba contratado para Montevideo y no se pudo operar aquí, tuviera que emigrar para salir por otros puertos, causándonos molestia y daño, cosa que reconoció el operador, que admitió que se le había ido la mano y que no pudo manejar el volumen de contratos que había adquirido.

Por lo tanto, hay que seguir trabajando. Este es el resultado de un determinado momento de la operación, pero el sistema portuario nacional tiene claro que es fundamental el asunto de los trasbordos para el puerto de Montevideo. Siempre hemos dicho que a la importación y a la exportación que se mueven naturalmente por nuestros puertos, necesitamos sumarle el mayor porcentaje de trasbordos, y para eso hay que estar permanentemente procurando avanzar en ese sentido. Hay un emprendimiento nuevo en el que estuvo presente el Gobierno uruguayo. El 11 de abril se instaló en Paraguay una nueva empresa de operación dirigida específicamente para la carga paraguaya, con una característica especial, ya que desde hace muchos años tenemos 3.000 metros adjudicados sin costo a ese país y no se usaban, y ahora parece que esa operación

incluye la utilización de esa área.
Es cierto que tenemos muchas ideas e iniciativas, y algunas de las obras planteadas están emparentadas con este problema. Por ejemplo, el proyecto del puerto pesquero de Capurro, que figuraba como objetivo en el plan maestro cuando asumí el cargo, es decir que no se me ocurrió a mí en el año 2005. Lo que hicimos nosotros fue promoverlo, pero no hemos tenido demasiado éxito, porque hemos avanzado poco. El puerto pesquero tiene un rol que jugar en materia de pesca internacional y nacional, de los servicios de los barcos y de la generación de actividades está prevista la instalación de un espacio para frigoríficos, etcétera , y también puede ser un muelle de desahogo de la actividad portuaria en general. Por ejemplo, cuando vivimos el momento crítico en oportunidad de la descarga de carga paraguaya, se hubieran podido utilizar las explanadas del puerto de Capurro, si hubiera existido. Entonces, no tenemos que encerrarnos, haciendo muy mecánica una actividad que se tiene que analizar permanentemente en conjunto.
Cada vez más vamos a seguir compitiendo. Argentina ha tomado una serie de medidas para hacer lo que debía que era competir porque era mucho peor para nosotros la Resolución N° 1.108, que quedó por el camino. Con eso no competían, sino que decretaban que no pasaba más carga por Uruguay. En cambio, ahora se arremangaron y compiten. Es así; en el mundo hay que competir, si se quiere vivir.
En cuanto a los accesos, puedo decir que son una necesidad para Montevideo y, en especial, para el puerto, porque la ciudad existe y generó una presión sobre las áreas portuarias, que no va a ceder fácilmente. Nosotros queremos tratar de facilitar la circulación en esa área y, a su vez, defender el espacio que nos resulta imprescindible, porque no tenemos otro, ni la inversión necesaria para trasladar el puerto, y poner mesitas para tomar cerveza y comer panchos, como sueñan algunos. A lo mejor un día será así, pero hoy por hoy eso se necesita y por eso la obra de los accesos no es nueva. El acceso norte al puerto de Montevideo también estaba en el plan maestro que heredé. Por eso se hicieron los rellenos en esa zona y están previstos otros. Además, ya se hizo el estudio para saber qué se podía hacer para ordenar el tránsito en esa zona y se contrató a Iceacsa, que estudió la posibilidad de los túneles, con todos los riegos que implicaban, y el viaducto. A mí me parece que el viaducto está al alcance de nuestras posibilidades. Esa obra va a permitir una circulación más ordenada, salvar a la población civil en el sentido de que no vaya al puerto y generar un acceso especializado para la llegada de los camiones en forma más ordenada. Es un elemento de interés del puerto, pero ¿cómo se financia? Una parte con recursos propios que su economía le permite y con un financiamiento de más o menos la mitad alrededor de US$ 50.000.000 que ya está negociado con Fonplata y está autorizado por el Ministerio de Economía y Finanzas, que se va a absorber con las transferencias que históricamente el puerto de Montevideo realiza a la economía central. Tendrá que ir administrando esas transferencias para poder cumplir con el endeudamiento. La otra parte de esta obra es portuaria. Es cierto que con eso llegamos a 95 o 100 y que la obra en general saldrá 130 o 140, pero el resto es específicamente obra portuaria. Se trata de explanadas en el puerto, avenidas de hormigón en el puerto, instalación de balanzas en los accesos, soluciones de circulación para reordenar su interna e incorporación de los espacios que van a quedar abajo del viaducto y que se incorporan al área portuaria, que también tienen un valor que respalda esta operación general.
Estoy de acuerdo con que tenemos que ser muy serios y responsables en el análisis de cada uno de estos aspectos y de las decisiones que tomamos, pero estoy tratando de trasmitir por qué se toman estas iniciativas y cuáles son los objetivos que buscamos.
Quiero hacer dos comentarios más. En este momento, el Puerto de Montevideo está en el centro de la atención pública, porque han ingresado muchos proyectos de inversión privada que se están estudiando. Hay una inversión de unos US$ 230.000.000 o US$ 240.000.000 en obras para sacar la celulosa, que estarán a cargo de quien decida realizarlas. Pero aparte de eso, hay otras iniciativas privadas, algunas de monto similar, que se están estudiando o se hicieron en el puerto, y por algo se hicieron. Si aparece una naviera de primera línea internacional, presenta una iniciativa privada y la sostiene, y ofrece obras y contrapartidas con inversiones de US$ 230.000.000 o US$ 240.000.000, por algo lo hace. Estos son elementos que debemos tener en cuenta, aunque este no es el único lugar en que se está invirtiendo; se está invirtiendo en todo el sistema portuario. Hay inversiones muy importantes que muestran un interés que va más allá del convencimiento de las autoridades portuarias, y tenemos que ser muy sobrios en su administración.
También voy a referirme al artículo 116. Este artículo, relativo a los 13 jornales, nos preocupa mucho, porque no fue una iniciativa que promoviéramos. En la rendición de cuentas anterior, todos los partidos políticos la votaron en la Cámara de Representantes. Luego, en el Senado no hubo posibilidades de abrir la discusión, y salió así. La verdad es que teníamos mucha expectativa de que en esta tregua que el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social tomó para la negociación, saliera algún mejoramiento de la propuesta. No se ha avanzado demasiado, y quedan pocos días, pero no me consta que se hayan terminado los contactos y las negociaciones; veremos si existe la eventualidad de una prórroga. Nos preocupa que las consecuencias de esto, sean del tipo que sean, se van a expresar en los portones del Puerto de Montevideo. No lo inventamos,

no lo promovimos, y en las comisiones tratamos de no alentar a que se recorriera este camino, pero hoy es una realidad. Eso sí: tenemos que coincidir en que esto es consecuencia de que en una actividad llena de dinamismo, como la que se lleva a cabo en el Puerto de Montevideo, no se puede seguir permitiendo la existencia de personas que no tienen las protecciones necesarias para desarrollar su actividad de trabajo. Eso de andar contratando peones para que vayan a trabajar y a hacer los trabajos más duros, más difíciles, sin tener derecho más que al jornal que se ganan ese día, no está a la altura del tiempo que vivimos y mucho menos de las economías que se mueven en el puerto. Tenemos que dar a la gente seguridad y condiciones de trabajo como a todos los trabajadores uruguayos. Si no es este artículo, busquemos el que pueda resolver esto.

SEÑOR PRESIDENTE. Acordamos con el ministro su comparecencia para el 16 de mayo, a fin de que nos muestre lo que se va a presentar en la rendición de cuentas en materia de vialidad.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). De la exposición del ministro Rossi se deduce algo que ya sabemos: que es optimista y, además, pícaro, porque cuando yo me referí a los números de la Administración Nacional de Puertos, hablaba de los números del presupuesto que permitían generar un excedente que se volcaba, en parte, a Rentas Generales. Me referí estrictamente a eso y no a la gestión de la ANP, que es algo mucho más amplio y abarcativo.

Por otro lado, tengo una nota del diario El País en la que el ministro también se muestra optimista se ve que es una persona optimista porque da un panorama optimista , y la realidad es que entre enero y marzo, en Montevideo, hubo una baja del 9% en los contenedores y en Palmira no llegamos a mover el 10% de la carga paraguaya. Este año se estima que vamos a perder 90.000 contenedores de carga paraguaya.

Hay otros temas puntuales, como el del freu A, que es un viejo reclamo que no sé si se ha podido encaminar, pero que puede generar problemas de seguridad a los barcos que ingresan al Puerto de Montevideo. Hay problemas de gestión y tenemos problemas con los costos. Sabemos que las cargas argentinas, que no se han logrado recuperar después de la Resolución Nº 1108, siguen operando en Brasil, y uno de los principales componentes que obstaculizan eso es el precio de los combustibles en el Puerto de Montevideo. También está el bunker IFO 380; estamos arriba de US$ 100 con los puertos paraguayos…

SEÑOR PRESIDENTE. De acuerdo con lo que establece el Reglamento, debemos levantar la sesión puesto que la Cámara está citada para la hora 15.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Es una lástima, porque quedan cosas por decir.

SEÑOR PRESIDENTE. En otra oportunidad nos van a estar visitando las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para referirse al plan maestro, así que podremos seguir hablando.

Agradecemos la presencia de las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Agradecemos esta instancia.

SEÑOR PRESIDENTE. Se levanta la reunión.